Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 4.

(Nr. 9805.) Gesetz, betreffend den Uebergang der zum früheren Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmen gehörigen Strecke Zittau-Nikrisch in das Eigenthum des Sächsischen Staates. Vom 28. Januar 1896.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird unter Genehmigung des beigedruckten Vertrages vom 7./12. Juni 1895, betreffend den Uebergang der zum früheren Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmen gehörigen Strecke Zittau-Nikrisch in das Eigenthum des Sächsischen Staates, zur Veräußerung der Strecke Zittau-Nikrisch an das Königreich Sachsen nach Maßgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§. 2.

Der vom Königreich Sachsen für die Abtretung der Strecke Zittau-Nikrisch nach Maßgabe des Artikels 2 des im §. 1 gedachten Vertrages vom 7./12. Juni 1895 zu zahlende Kaufpreis von 3 342 739 Mark ist unter Abschreibung von der Staats-Eisenbahn-Kapitalschuld in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten, noch offen stehenden Kredite zu verwenden.

Ausgegeben zu Berlin den 6. März 1896.

§. 3.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 28. Januar 1896.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe. v. Boetticher. Frhr. v. Berlepsch. Miquel. Thielen. Bosse. Bronsart v. Schellendorff. Frhr. v. Marschall. Frhr. v. Hammerstein. Schönstedt. Frhr. v. d. Recke.

Anlage.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Sachsen, betreffend den Uebergang der zum früheren Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmen gehörigen Strecke Zittau—Nikrisch in das Eigenthum des Sächsischen Staates.

Vom 7./12. Juni 1895.

Zum Zwecke einer Vereinbarung hinsichtlich des Ueberganges der zum früheren Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmen gehörigen Strecke Zittau—Nikrisch in das Eigenthum des Sächsischen Staates haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Hermann Kirchhoff und

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Friedrich Lehmann;

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Dr. Paul Hermann Ritterstädt,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Mit dem 1. April 1896 geht die im Besitze des Preußischen Staates befindliche, zu dem früheren Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmen gehörige Eisenbahnstrecke Zittau—Nikrisch (ausschließlich des Bahnhofes Nikrisch, dessen Eigenthumsverhältnisse unberührt bleiben) nebst Zubehör, Dienstgebäuden und Dispositionsgrundstücken — mit Ausnahme der Bestände an Oberbau-, Bau- und Betriebsmaterialien — sowie sämmtlichen mit dem Besitze der Strecke verbundenen Rechten und Pflichten in das Eigenthum des Sächsischen Staates über. Bezüglich der Betriebsmittel, welche derzeit bei Verstaatlichung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn mit auf den Preußischen Staat übergegangen waren, findet eine Theilung zwischen Preußen und Sachsen aus Anlaß der Abtretung der hier in Betracht kommenden Strecke Zittau—Nikrisch nicht statt.

Die örtliche Abgrenzung des auf Sachsen übergehenden Grundeigenthums gegen den Bahnhof Nikrisch ist, soweit erforderlich, durch besondere Kommissare an Ort und Stelle dermaßen erfolgt, daß von der an den Königlich Sächsischen Staat übergehenden Eisenbahnlinie 1,114 Kilometer auf Königlich Preußischem Staatsgebiete liegen.

Artikel 2.

Die Königlich Sächsische Regierung zahlt am 1. April 1896 als Kaufpreis für die nach Artikel 1 in das Eigenthum des Sächsischen Staates übergehende Strecke Zittau—Nikrisch den Baarbetrag von 3 342 739 Mark, wörtlich:

„drei Millionen drei Hundert zweiundvierzig Tausend sieben Hundert neununddreißig Mark".

Artikel 3.

Vorhandene Bestände an Oberbau-, Bau- und Betriebsmaterialien werden auf Wunsch der Sächsischen Eisenbahnverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten überlassen. Soweit dieselben von der Preußischen Staatsbahn zurückgenommen werden, erfolgt die Verladung und Beförderung vom 1. April 1896 ab nach Nikrisch Sächsischerseits kostenfrei.

Artikel 4.

Das auf der Strecke Zittau—Nikrisch beschäftigte Beamten- und Dienstpersonal zieht die Preußische Staatseisenbahnverwaltung mit dem Uebergange der Strecke an Sachsen zurück. Inwieweit einzelne Bedienstete, insbesondere Bahnwärter, in den Königlich Sächsischen Dienst übergehen, sowie die Regelung der Pensionsverhältnisse dieser Bediensteten bleibt besonderen Vereinbarungen der beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen vorbehalten.

Artikel 5.

Seitens der Königlich Preußischen und der Königlich Sächsischen Staatsregierung wird die Genehmigung ihrer Landesvertretungen sobald als möglich

herbeigeführt werden. Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1896 erlangt worden ist.

So geschehen zu $\frac{\text{Berlin, den 7. Juni 1895.}}{\text{Dresden, den 12. Juni 1895.}}$

(L. S.) Kirchhoff. (L. S.) Ritterstädt.
(L. S.) Lehmann.

(Nr. 9806.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen, betreffend die anderweite Regelung der staatsrechtlichen Verhältnisse der Eisenbahnlinie Zittau–Nikrisch. Vom 7./12. Juni 1895.

Zum Zwecke einer anderweiten Regelung der staatsrechtlichen Verhältnisse der Eisenbahnlinie Zittau–Nikrisch haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Hermann Kirchhoff und

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Friedrich Lehmann,

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Dr. Paul Hermann Ritterstädt,

von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist.

Artikel I.

Durch den Staatsvertrag vom heutigen Tage ist das Eigenthum der Bahnstrecke Zittau–Nikrisch des früheren Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmens vom Preußischen an den Sächsischen Staat abgetreten. Der Königlich Preußischen Regierung verbleibt die Landeshoheit auf dem in dem Preußischen Staatsgebiet gelegenen Theil dieser Strecke, in welchem demgemäß die Preußischen Hoheitszeichen verbleiben.

Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen in Bezug auf die Bahnanlage oder deren Betrieb werden von den Behörden des Staates, auf dessen Gebiet sie ausgeübt sind, untersucht und nach den dortigen Gesetzen beurtheilt.

Die technische Aufsicht über den Betrieb und betriebsfähigen Zustand der Bahn sowie die Bahnpolizei wird in Gemäßheit der jeweilig gültigen Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der jeweilig gültigen Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung von den Organen der Sächsischen Eisenbahnverwaltung ausgeübt.

Artikel II.

Sächsische Staatsangehörige, welche in dem Preußischen Staatsgebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Bediensteten der im Königreiche Preußen belegenen Eisenbahnstrecke sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Sächsischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Preußischen Staatsgebietes soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Königlich Preußischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel III.

Die Festsetzung der Fahrpläne und der Tarife erfolgt durch die Königlich Sächsische Regierung. Die Ein- und Ausfahrtszeiten der Sächsischen Züge in Nikrisch und die Feststellung der Tarife für Güter, lebende Thiere, Leichen und Fahrzeuge der Station Nikrisch unterliegen der Mitwirkung der Königlich Preußischen Verwaltung.

Artikel IV.

Die gesetzliche Eisenbahnabgabe für die 1,114 Kilometer lange, auf Königlich Preußischem Staatsgebiete gelegene Strecke der Linie Zittau–Nikrisch wird dergestalt pauschalirt, daß die Königlich Sächsische Staatseisenbahnverwaltung eine jährliche Rente von 50 Mark an den Königlich Preußischen Staat bezahlt.

Dagegen kommt mit dem Uebergange der Strecke Zittau–Nikrisch in das Eigenthum des Sächsischen Staates von der nach dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Sachsen vom 30. Juni 1884, Artikel XII Absatz 1 vom Preußischen an den Sächsischen Staat zu zahlenden jährlichen festen Rente im Gesammtbetrage von 44 400 Mark der Betrag von 1 030 Mark in Abgang.

So geschehen Berlin, den 7. Juni 1895. / Dresden, den 12. Juni 1895.

(L. S.) Kirchhoff. (L. S.) Dr. Ritterstädt.
(L. S.) Lehmann.

(Nr. 9807.) Staatsvertrag zwischen Preußen, Sachsen und Sachsen-Altenburg, betreffend die anderweite Regelung der staatsrechtlichen Verhältnisse der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn. Vom 12. November 1895.

Nachdem zwischen dem Königlich Sächsischen Finanz-Ministerium in Vertretung des Staatsfiskus im Königreiche Sachsen, vorbehaltlich der Zustimmung der Ständeversammlung, einerseits, und den Organen der Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft, andererseits, eine Vereinbarung getroffen worden ist, wonach das Altenburg-Zeitzer Eisenbahnunternehmen vom 1. Januar 1896 an auf den Königlich Sächsischen Staat übergehen soll, haben zum Zwecke der im Falle der Perfektion dieser Vereinbarung erforderlich werdenden anderweiten Regelung der staatsrechtlichen Verhältnisse der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Friedrich Lehmann und

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Friedrich Krönig,

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Dr. Paul Hermann Ritterstädt,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Altenburg:

Höchstihren Wirklichen Geheimenrath Ernst Theodor Göpel und

Höchstihren Staatsrath Friedrich Arthur von Borries,

welche unter Vorbehalt landesherrlicher Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Sächsische Regierung sind damit einverstanden, daß der Königlich Sächsische Staat das Eigenthum an der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn nach Maßgabe des mit der Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Kaufvertrags erwirbt und diese Bahn auch ferner betreibt.

Artikel 2.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Sächsische Regierung verzichten auf das der Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft gegenüber vorbehaltene Recht auf den Erwerb der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn, soweit diese innerhalb des Staatsgebietes einer jeden der genannten Hohen Regierungen gelegen ist, auf so lange, als dieselbe sich im Besitze oder Betriebe der Königlich Sächsischen Regierung befindet, sowie für den Fall der Abtretung an das Deutsche Reich.

Dagegen bedarf der Verkauf der gedachten Bahn oder einzelner Strecken derselben, soweit sie auf Preußischem beziehungsweise Sachsen-Altenburgischem Gebiete liegen, an einen anderen Käufer als das Reich, ebenso wie die Ueber-

tragung des Betriebes auf einen anderen Betriebsunternehmer der Zustimmung der Königlich Preußischen beziehungsweise der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung.

Artikel 3.

Jeder der betheiligten Regierungen verbleibt die Landeshoheit hinsichtlich der in ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecke und es sollen die auf derselben anzubringenden Hoheitszeichen diejenigen der Regierung des betreffenden Landes sein.

Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei hinsichtlich dieser Bahnstrecken liegt den Landesbehörden ob.

Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen in Bezug auf die Bahnanlage oder deren Betrieb werden von den Behörden des Staates, auf dessen Gebiete sie ausgeübt sind, untersucht und nach den dortigen Gesetzen beurtheilt.

Die technische Aufsicht über den Betrieb und den betriebsfähigen Zustand der Bahn sowie die Bahnpolizei werden in Gemäßheit der jeweilig gültigen Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der jeweilig gültigen Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung von den Organen der Königlich Sächsischen Eisenbahnverwaltung ausgeübt.

Artikel 4.

Hinsichtlich der Anlegung neuer Stationen an den im Gebiete jeder der beiden Territorialregierungen gelegenen Bahnstrecken wird den Wünschen der betreffenden Regierung thunlichst Rechnung getragen werden.

Die Feststellung der Bauentwürfe für neue Stationen sowie für alle sonstigen Neu-, Erweiterungs- und Ergänzungsanlagen soll lediglich der Königlich Sächsischen Regierung zustehen. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Entwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brückendurchlässen, Flußkorrekturen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der bau- und sicherheitspolizeilichen Prüfung und Genehmigung derselben jeder Landesregierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Die Aufhebung bestehender Stationen oder die Einziehung von Bahnstrecken wird nicht ohne Zustimmung der betreffenden Territorialregierung beschlossen werden.

Artikel 5.

Machen sich im Interesse des Verkehrs oder der Vertheidigung Deutschlands Erweiterungen der Bahnanlagen erforderlich, so werden die Hohen Landesregierungen, soweit nöthig, die innerhalb ihres Gebietes geltenden Bestimmungen über Enteignung von Grundeigenthum für Eisenbahnanlagen in Wirksamkeit setzen.

Bei Enteignungen werden für die Ermittelung und Feststellung von Entschädigungen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung gegenüber keine ungünstigeren Bedingungen zur Anwendung kommen als diejenigen, welche bei der Enteignung zu Eisenbahnanlagen in den betreffenden Staatsgebieten sonst Geltung haben und in Uebung sind.

Königlich Preußischerseits sollen für die Verhandlungen, welche im Verwaltungs- und gerichtlichen Verfahren zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Sächsischen Staat innerhalb des Königlich Preußischen Staatsgebietes, namentlich auch für die Verlautbarung in den Grundbüchern, erforderlich sind, keine höheren Gebühren und sonstigen Kosten berechnet werden, als solche in gleichen Fällen im Königreich Preußen gegenüber dem Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus zur Anwendung gelangen.

Artikel 6.

Die Feststellung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reiches — durch die Königlich Sächsische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Hohen Landesregierungen. Die Entwürfe der Personenzugsfahrpläne werden von der Königlich Sächsischen Regierung der Herzoglich Sächsischen Regierung behufs Geltendmachung etwaiger Wünsche rechtzeitig mitgetheilt. Die Fahrpläne werden in thunlichster Uebereinstimmung mit den Fahrplänen der in Zeitz anschließenden Preußischen Strecken gehalten werden. Für den Personenverkehr eingeführte direkte Zugsverbindungen mit denselben dürfen nur nach vorgängigem Benehmen mit der Preußischen Regierung aufgehoben werden. Unter den verkehrenden Zügen müssen mindestens zwei in jeder Richtung die IV. Klasse führen, so lange diese Wagenklasse auf den anschließenden Königlich Preußischen Staatsbahnen geführt wird.

Auch unterliegt die Bestimmung der Ein- und Ausfahrtszeiten der Sächsischen Züge in Zeitz der Mitwirkung der Königlich Preußischen Verwaltung.

Für die Streckentarife in beiden von der Bahn betroffenen Staatsgebieten sollen keine höheren Einheitssätze, als in dem übrigen Verwaltungsbereiche der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, zur Anwendung kommen. Ueberhaupt wird die Sächsische Regierung die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen des Gebietes, in welchem die von ihr betriebenen Bahnstrecken gelegen sind, in gleicher Weise berücksichtigen, wie diejenigen der eigenen Gebietstheile, und weder im Personen- noch Güterverkehre zwischen den Staatsangehörigen des einen und der anderen Gebiete hinsichtlich der Zeit der Abfertigung oder hinsichtlich der Beförderungspreise einen Unterschied machen.

Artikel 7.

In allen Angelegenheiten, welche sich auf die Verwaltung der Altenburg Zeitzer Eisenbahn beziehen, sind die für die Königlich Sächsische Staatseisenbahnverwaltung bestimmten Zufertigungen der Landesbehörden — insoweit nicht der Verkehr zwischen den betheiligten Ministerien in Frage kommt — an die Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen zu richten.

Die Königlich Sächsische Regierung wird, falls die eine oder die andere der mitbetheiligten Regierungen es wünschen sollte, derselben einen in deren Ge-

biete wohnenden Beamten oder eine daselbst befindliche Eisenbahnverwaltungsstelle bezeichnen, welchem oder welcher die an die Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gerichteten amtlichen Zufertigungen mit rechtlicher Wirkung behändigt werden können.

Den Hohen Landesregierungen bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihnen über die auf ihren Gebieten gelegenen Bahnstrecken zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechts je einen beständigen Kommissar zu bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Sächsischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten geeignet sind.

Artikel 8.

Staatsangehörige des Königreichs Preußen und des Herzogthums Sachsen-Altenburg, welche bei der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn angestellt werden, verlieren dadurch nicht ihre Staatsangehörigkeit.

Die bei dieser Bahn angestellten Beamten sind ohne Unterschied des Ortes der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten und den Aufsichtsorganen der Königlich Sächsischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten soll auf Angehörige desjenigen Staatsgebietes, innerhalb dessen die Anstellung erfolgt, vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die betreffenden Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Die Verpflichtung der Bahnbediensteten erfolgt nach Maßgabe der für die Königlich Sächsische Staatseisenbahnverwaltung jeweilig bestehenden Vorschriften bei der dafür zuständigen Königlich Sächsischen Eisenbahnbehörde; dieselben haben aber einen Revers zu unterzeichnen, in welchem sie sich an Eidesstatt verpflichten, den Gesetzen des betreffenden Landes und den allgemeinen Verordnungen der Landesbehörde genau und pünktlich nachzukommen. Diese Reverse werden der betreffenden Regierung überreicht.

Artikel 9.

Die Königlich Sächsische Regierung wird auf denjenigen Stationen, wo es seitens der betreffenden Territorialregierung für erforderlich erachtet wird, eine geeignete Lokalität zum Polizeibureau einrichten, möbliren, in gutem Stande erhalten und für deren Beleuchtung, Heizung und Reinigung sorgen, nicht minder die zum Dienste auf der Eisenbahn und den Stationen bestimmten Polizeibeamten, ingleichen alle Mitglieder der Gendarmerie, welche sich durch Dienstkleidung oder sonst als solche ausweisen, bei Dienstreisen innerhalb des Staatsgebietes, welchem dieselben angehören, frei befördern.

Artikel 10.

Die Königlich Preußische Regierung wird von dem Betriebe der in ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecke eine Abgabe nach Maßgabe des Königlich Preußischen Gesetzes vom 16. März 1867 erheben. Die Ermittelung des Reinertrags erfolgt nach den Bestimmungen dieses Gesetzes auf Grund einer alljährlich von der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung für die Altenburg-Zeitzer Bahn besonders aufzustellenden Rentabilitätsberechnung. Der nach Verhältniß der Streckenlänge in beiden betheiligten Staatsgebieten sich für die Preußische Strecke ergebende Antheil am Reinertrage der Linie soll als der an Preußen steuerpflichtige Reinertrag angesehen werden.

Außer dieser Abgabe werden im Königlich Preußischen Gebiete weitere Staatssteuern vom Betriebe der Bahn nicht erhoben werden; dagegen wird das Altenburg-Zeitzer Eisenbahnunternehmen innerhalb des Königreichs Preußen zu den Kommunalabgaben nach den dort jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen herangezogen.

Artikel 11.

Innerhalb des Herzogthums Sachsen-Altenburg wird das Altenburg-Zeitzer Eisenbahnunternehmen nach den dort jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu den staatlichen Steuern und Abgaben, einschließlich der Grundsteuern, sowie zu den Kommunalabgaben herangezogen.

Artikel 12.

Der unter dem 22. Februar 1870 zwischen der Königlich Preußischen und der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung abgeschlossene Staatsvertrag, die Herstellung einer von Altenburg über Meuselwitz nach Zeitz führenden Eisenbahn betreffend, wird hierdurch aufgehoben. Desgleichen tritt die der Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft von Seiner Majestät dem Könige von Preußen unter dem 2. April 1870 und von Seiner Hoheit dem Herzog von Sachsen-Altenburg unter dem 20. März 1870 ertheilte Konzession mit dem 1. Januar 1896 außer Kraft.

Artikel 13.

Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden sobald als möglich in Berlin bewirkt werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Leipzig, am 12. November 1895.

(L. S.) Lehmann. (L. S.) Dr. Ritterstädt. (L. S.) Th. Göpel.
(L. S.) Krönig. (L. S.) v. Borries.

Der im §. 1 des oben (Seite 25) abgedruckten Gesetzes bezeichnete Vertrag, sowie die vorstehenden Staatsverträge vom 7./12. Juni 1895 zwischen Preußen und Sachsen und vom 12. November 1895 zwischen der Königlich Preußischen, der Königlich Sächsischen und der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung sind ratifizirt worden, und hat die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) das am 10. Dezember 1895 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft der Stenderup-Au zu Schwackendorf im Kreise Flensburg, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Schleswig, Jahrgang 1896 Nr. 5 S. 31, ausgegeben am 1. Februar 1896;

2) das am 11. Dezember 1895 Allerhöchst vollzogene Statut für die Ent- und Bewässerungsgenossenschaft des unteren Orkethales zu Medebach im Kreise Brilon, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Arnsberg, Jahrgang 1896 Nr. 6 S. 43, ausgegeben am 8. Februar 1896;

3) der Allerhöchste Erlaß vom 23. Dezember 1895, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an den Kreis Bergheim zur Entziehung und dauernden Beschränkung des Eigenthums an den für die Kleinbahn von Frechen nach Kerpen erforderlichen Grundstücken, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöln, Jahrgang 1896 Nr. 3 S. 9, ausgegeben am 15. Januar 1896;

4) das am 23. Dezember 1895 Allerhöchst vollzogene Statut für die Drainagegenossenschaft zu Grünhoff im Kreise Fischhausen, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Königsberg, Jahrgang 1896 Nr. 6 S. 33, ausgegeben am 6. Februar 1896;

5) der Allerhöchste Erlaß vom 13. Januar 1896, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Löwenberg-Lindower Kleinbahn-Aktiengesellschaft zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des zum Bau und Betriebe einer Kleinbahn vom Bahnhofe Löwenberg der Nordbahn nach Lindow (Mark) in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 6 S. 48, ausgegeben am 7. Februar 1896;

6) das Allerhöchste Privilegium vom 15. Januar 1896 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt St. Johann a. Saar im Betrage von 2 000 000 Mark, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Trier Nr. 7 S. 41, ausgegeben am 14. Februar 1896;

7) der Allerhöchste Erlaß vom 20. Januar 1896, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Königsberg N. M. für die Chaussee von Mohrin nach Klein-Mantel, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 7 S. 41, ausgegeben am 19. Februar 1896;

8) der Allerhöchste Erlaß vom 20. Januar 1896, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an den Landkreis Guben für die von ihm zu bauenden Kreischausseen von Möbiskruge nach Neuzelle-Schlaben und vom Haltepunkt Coschen nach Bomsdorf, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 7 S. 41, ausgegeben am 19. Februar 1896;

9) das Allerhöchste Privilegium vom 20. Januar 1896 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Elmshorn im Betrage von 1 500 000 Mark, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Schleswig Nr. 7 S. 43, ausgegeben am 15. Februar 1896;

10) der Allerhöchste Erlaß vom 22. Januar 1896, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Teltow für die von ihm gebaute Chaussee von Trebbin bis zur Gadsdorf-Sperenberger Chaussee, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 7 S. 53, ausgegeben am 14. Februar 1896;

11) der Allerhöchste Erlaß vom 29. Januar 1896, betreffend die Herabsetzung des Zinsfußes der von der Stadt Charlottenburg auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 20. April 1885 aufgenommenen Anleihe von 4 auf 3½ Prozent, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 9 S. 81, ausgegeben am 28. Februar 1896;

12) der Allerhöchste Erlaß vom 29. Januar 1896, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Steinau a. O. für die bereits fertiggestellte Kreischaussee von Kunzendorf nach Ibsdorf, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Breslau Nr. 8 S. 65, ausgegeben am 22. Februar 1896.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.